Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5669

01. 10. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Harry Carstensen (Nordstrand), Dietrich Austermann, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Kurt-Dieter Grill und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Günther Bredehorn, Horst Friedrich, Walter Hirche, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
— Drucksache 13/5517 —

Ölverschmutzungen in der Nordsee

Die letzten Ölverschmutzungen an den Stränden einiger Inseln und Sandbänke in Nord- und Ostfriesland haben wieder einmal deutlich gemacht, daß bisherige Anstrengungen nicht ausgereicht haben, mögliche Katastrophen dieser Art an den Küsten unseres Landes zu verhindern.

Es wird anerkannt, daß die Bundesregierung in den letzten Jahren erhebliche Verbesserungen, was Ölentsorgung in den Häfen, Überwachung der Nordsee, Bekämpfung eingetretener Verschmutzungen und Bestrafung von Verursachern angeht, auf den Weg gebracht hat.

Dennoch werden gerade im Zusammenhang mit den aktuellen Geschehnissen Forderungen erhoben, in diesem Bereich mehr zu tun.

1. a) Wie ist die Überwachung der Nordsee auf mögliche Verschmutzer derzeit organisiert?

Die für die Überwachungs- und Vollzugsdienste auf See zuständigen Bundesressorts haben unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) am 1. Juli 1994 den Koordinierungsverbund „Küstenwache" aus den zuständigen Bundesbehörden (Wasser- und Schiffahrtsverwaltung (WSV), Bundesgrenzschutz (BGS), Zollverwaltung, Fischereiaufsicht) gebildet. Für die Überwachung auf mögliche Verschmutzer werden im Zuständigkeitsbereich des Bundes (seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres) monatlich Streifenpläne für die zwischen allen Beteiligten abgestimmten Einsatzgebiete festgelegt und deren Durchführung im Rahmen der Tätigkeiten der Küstenwachzentren „Nordsee" in Cuxhaven und „Ostsee" in Neustadt/Hol-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. September 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

stein koordiniert und überwacht. Die Zusammenarbeit mit den für das Küstenmeer zuständigen Überwachungs- und Vollzugskräften der Küstenländer ist seit 1. Januar 1996 verbessert worden. In den Küstenwachzentren des Bundes in Cuxhaven und Neustadt/Holstein sind Vertreter der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer anwesend. Dadurch wird ein umfassender Überblick über die sich im täglichen Einsatz befindlichen Fahrzeuge gesichert.

Zentraler Ansprechpunkt im internationalen und nationalen Bereich für Verschmutzungen der Gewässer an der deutschen Küste und im Bereich der hohen See ist der Zentrale Meldekopf (ZMK) beim Wasser- und Schiffahrtsamt in Cuxhaven. Dorthin melden auch die vom Koordinierungsverbund „Küstenwache" eingesetzten Fahrzeuge und Hubschrauber ihre Beobachtungen über Unregelmäßigkeiten und festgestellte Verunreinigungen des Wassers. Zum Überwachungsverbund gehören mit Ölerkennungssensoren ausgerüstete Flugzeuge, die u. a. eine von der optischen Sicht unabhängige Erkennung von Ölverschmutzungen auf dem Wasser ermöglichen. Je nach Lage werden vom ZMK die erforderlichen Maßnahmen selbst oder durch Einschaltung der im Alarmplan „Ölunfall Küste" vorgesehenen Behörden und Institutionen eingeleitet.

b) Welche Schiffe und Flugzeuge gehören derzeit zur sog. Küstenwache, welche Einheiten gehören zu Bundesbehörden, welche zu Länderbehörden?

Die am Koordinierungsverbund „Küstenwache" des Bundes beteiligten Behörden stellen z. Z. 28 Seefahrzeuge für die gemeinsame Aufgabenerfüllung zur Verfügung; d. h. zwei Fahrzeuge der WSV, zehn Fahrzeuge des BGS, zwölf Fahrzeuge der Zollverwaltung und vier Fahrzeuge der Fischereiaufsicht. Sieben Hubschrauber des BGS können je nach Verfügbarkeit in die Überwachungsaufgabe auf See einbezogen werden. Im Einzelfall kann die Einsatzwahrnehmung BGS – spezifischer Aufgaben (z. B. im Landbereich) vorrangig sein. Daneben stehen zwei für die Luftüberwachung eingesetzte Flugzeuge zur Verfügung.

c) Sind alle Kapazitäten zur Überwachung der Nordsee in die Küstenwache mit eingebunden, seit wann, und gab es hierbei Schwierigkeiten?

Mit Bildung des Koordinierungsverbundes „Küstenwache" des Bundes am 1. Juli 1994 wurden die den beteiligten Behörden zur Verfügung stehenden und für den Einsatz auf See geeigneten Überwachungsfahrzeuge für die gemeinsame Koordinierung bereitgestellt. Gemäß Einschätzung des „Gemeinsamen Ausschusses Küstenwache" zur abgelaufenen zweijährigen Einführungsphase hat sich diese Koordinierung bewährt. Grundsätzliche Probleme und Schwierigkeiten sind hier nicht aufgetreten. In der Zusammenarbeit mit den Küstenländern gibt es Verbesserungen

durch den Einsatz von Vertretern der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer in den Küstenwachzentren des Bundes. Eine direkte Einsatzführung aus den Küstenwachzentren für alle Fahrzeuge (Bund und Länder) erfolgt jedoch wegen der unterschiedlichen grundgesetzlichen Aufgabenzuweisungen an Bund und Länder nicht. Es wäre jedoch zu begrüßen, wenn die Küstenländer noch enger mit der Küstenwache zusammenarbeiten würden und hier durch die Überwachung im Küstenvorfeld weiter verbessert werden könnte.

d) Wie gelingt die Koordinierung der Überwachung der Nordsee?

Mit der Bildung des Koordinierungsverbundes „Küstenwache" ist die Koordinierung des Einsatzes der Fahrzeuge der Bundesbehörden mit Überwachungs- und Vollzugsaufgaben auf See durch gemeinsamen Erlaß der beteiligten Bundesressorts geregelt worden. Grundsätzliche Schwierigkeiten sind dabei bislang nicht aufgetreten. Die Bundesressorts kommen in Vorbereitung ihres Berichtes über die Ergebnisse und Schlußfolgerungen der Einführungsphase des Koordinierungsverbundes „Küstenwache" zu der Einschätzung, daß sich das System der gemeinsamen Koordinierung bewährt hat. Erkennbare und realisierungsfähige Verbesserungsmöglichkeiten werden jeweils kurzfristig umgesetzt. Die Schaffung einer eigenständigen Behörde, in der alle Aufgaben der bislang im Einsatz befindlichen Behörden konzentriert wären, wird deshalb z. Z. nicht angestrebt.

e) Wer hat wann und wo in den vierzehn Tagen vor der Verschmutzung der Strände vor Amrum patrouilliert?

Für den Überwachungsauftrag der „Küstenwache" ist die Nordsee in Teilgebiete untergliedert, in denen nach einem koordinierten Streifenplan kontrolliert wird. In dem in Frage kommenden Seegebiet vor Amrum waren in der fraglichen Zeit (17. bis 20. Juni 1996) zwei Schiffe der Küstenwache und zusätzlich zwei mit Tonnenarbeiten in den Wattengebieten beschäftigte Seezeichenschiffe im Einsatz. Ölverschmutzungen auf dem Wasser wurden von diesen Einheiten nicht beobachtet. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß diese insbesondere bei Windsee und der Besonderheit dieser Verschmutzung (einzelne, etwa markstückgroße und z. T. auch unter der Wasseroberfläche treibende Teerklumpen) auch nur schwer möglich ist.

f) Wie sieht derzeit die Möglichkeit der Luftüberwachung aus?

Grundlage für die Überwachung der Nordsee durch Flugzeuge sind sieben verschiedene Flugrouten, mit denen sämtliche Schifffahrtswege sowie die nach dem Übereinkommen über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen

(Bonn-Übereinkommen) für Deutschland in der Nordsee geltenden Zuständigkeitszonen erfaßt werden. Das gegenwärtige Flugstundensoll beträgt 1 000 Einsatzstunden über See bei einer durchschnittlichen Einsatzzeit von 20 Flugstunden pro Woche. Die sich daraus ergebenden Routineflüge werden in Abstimmung mit der „Küstenwache" jeweils für sechs Monate im voraus geplant. Außerdem können die Flugzeuge in besonderen Fällen für einen jederzeitigen Einsatz mit einer Vorlaufzeit von zwei Stunden angefordert werden. Beginn und Ende der einzelnen Flüge werden der „Küstenwache" vom Flugzeug über Funk mitgeteilt, desgleichen Meldungen über festgestellte Verschmutzungen und ggf. deren möglicher Verursacher.

Die Überwachung von Nord- und Ostsee aus der Luft wird derzeit durch folgende Flugzeuge wahrgenommen:

1. Das 1992 neu in Dienst gestellte und beim Marinefliegergeschwader 3 in Nordholz im Auftrage des BMV betriebene Flugzeug des Typs „DO 228", das mit folgenden Sensoren ausgerüstet ist:
   - Seitensichtradar (SLAR) als Weitbereichssensor zur großräumigen Feststellung von Ölfilmen auf dem Wasser mit einer Reichweite von bis zu 30 km beiderseits des Flugzeugs;
   - Ultraviolett/Infrarot (UV/IR)-Scanner zur Feststellung einer qualitativen Verteilung von Substanzen auf der Wasseroberfläche;
   - Mikrowellenradiometer (MWR) zur Feststellung der unterschiedlichen Ölschichtdicken und zur Bestimmung der auf dem Wasser insgesamt treibenden Ölmenge;
   - Laserfluorosensor (LFS) zur Indentifizierung und Klassifizierung des Substanztyps (z. B. Art des Öls bzw. einer Chemikalie). Außerdem können mit diesem Sensor Algen sowie sog. „Gelbstoffe" festgestellt und kartiert werden;
   - Film- und Fotoausrüstung zur Identifizierung des Verursachers (Beweissicherung).
2. Als Übergangslösung für die Ende 1995 außer Dienst gestellte „DO 28" der Marine wird in den Jahren 1996/97 ein Flugzeug, ebenfalls des Typs „DO 228", der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DLR) eingesetzt. Nach dem darüber mit der DLR abgeschlossenen Vertrag wurde das Flugzeug für diese Aufgabe mit den Sensoren SLAR und IR/UV-Scanner sowie mit fototechnischen Einrichtungen für die Beweissicherung ausgerüstet.

g) Gibt es internationale Absprachen über die Koordinierung der Luftüberwachung der Nordsee?

Nach Artikel 6 des Bonn-Übereinkommens wurden mit den Nachbarstaaten Dänemark und den Niederlanden bilaterale Vereinbarungen über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Erkennung von Meeresverschmutzungen aus der Luft abgeschlossen. Wesentliche Aufgaben dieser Zusammenarbeit sind:

- Abstimmung gemeinsamer Flugpläne,
- Durchführung gemeinsamer Flugaktivitäten,
- gegenseitige Mitteilung über eigene Flugaktivitäten,
- gegenseitige Unterstützung bei Bekämpfungsmaßnahmen,
- Meldungen über festgestellte Verschmutzungen und gemeinsame Maßnahmen zur Ermittlung der Verursacher.

h) War in den zwei Wochen vor der Verschmutzung der Strände auch die Luftüberwachung mit der Dornier 228 im Einsatz?

Wenn nein, warum nicht?

Routinekontrollflüge haben in der fraglichen Zeit mit der „Do 228" der Marine nicht stattgefunden, da das Flugzeug in dieser Zeit wegen dringender und nicht aufschiebbarer Instandsetzungsarbeiten nicht in Betrieb war. Das Flugzeug der DLR stand in dieser Zeit nicht zur Verfügung, da die Ausrüstungsarbeiten noch nicht abgeschlossen waren.

Eine Anmietung eines Flugzeugs für Routinekontrollflüge ist nicht möglich, da geeignete Flugzeuge mit der erforderlichen technischen Ausstattung nicht verfügbar sind. Die in den Niederlanden und Dänemark stationierten Flugzeuge sind für Routinekontrollflüge über deutschem Hoheitsgebiet nicht abkömmlich, da beide Länder jeweils nur über ein solches Flugzeug verfügen.

i) Reicht die Luftüberwachung mit nur einem Flugzeug aus?

Für die Überwachung von Nord- und Ostsee aus der Luft reicht ein Flugzeug aus folgenden Gründen nicht aus:

- Der Zuständigkeitsbereich in der Ostsee wurde mit der Einigung Deutschlands erheblich erweitert. Außerdem ist nach dem nationalen Systemkonzept sowie aufgrund der internationalen Aktivitäten eine weitere Intensivierung der Überwachungsflüge erforderlich. Daraus ergibt sich eine Erhöhung der jährlichen Flugleistung von 1 000 auf 1 600 Einsatzstunden über See. Zur Ermittlung der insgesamt erforderlichen Flugstunden sind noch etwa 30 % für An- und Abflüge zu und von den Einsatzgebieten, für die Ausbildung des fliegerischen Personals sowie für technisch-logistische Flüge hinzuzurechnen, so daß für die Durchführung dieser Aufgabe künftig von insgesamt 2 080 Jahresflugstunden auszugehen ist. Diese Flugleistung kann von einem Flugzeug allein nicht erbracht werden.
- Nach dem Einsatzkonzept wird eine jederzeitige Einsatzbereitschaft mit einer maximalen Vorlaufzeit von zwei Stunden gefordert. Da mit regelmäßigen Ausfallzeiten – insbesondere bedingt durch Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten – eines Flugzeugs gerechnet werden muß, kann diese konzeptionelle Forderung nur erfüllt werden, wenn insgesamt mindestens zwei Flugzeuge für diese Aufgabe zur Verfügung stehen.

— Die Einsatzstrategie zur Bekämpfung größerer Ölverschmutzungen auf dem Wasser beinhaltet eine Koordinierung der dafür eingesetzten Schiffe aus der Luft. Da die Verweildauer eines Flugzeugs in der Luft einschließlich An- und Abflugzeit auf sechseinhalb Stunden begrenzt ist, kann auch diese Aufgabe bei den in solchen Fällen anzunehmenden längerfristigen Einsätzen von einem Flugzeug allein nicht erfüllt werden.

Daher soll für die Ende 1995 außer Dienst gestellte „DO 28" ein zweites Flugzeugsystem beschafft werden, das ebenfalls aus einer mit nach neuestem Stand der Technik mit Sensoren ausgerüsteten „DO 228" bestehen soll. Der Auftrag soll noch in diesem Jahr erteilt werden. Die Ablieferung des Flugzeugs mit einer Basisausrüstung wird voraussichtlich Ende 1997 erfolgen. Für die Jahre 1998/99 soll das Flugzeug in einer Ausbauphase mit weiteren, z. Z. operationell noch nicht verfügbaren Sensoren nachgerüstet werden. Für die Maßnahme wird ein Investitionsvolumen von insgesamt rd. 40 Mio. DM veranschlagt.

Darüber hinaus prüft das BMV zur Zeit, ob durch Einsatz neuer Technologien die Überwachung der Deutschen Bucht und der westlichen Ostsee verbessert und hierdurch zugleich die zu niedrige Aufklärungsquote bei der Ermittlung illegaler Einleitungen aus der Schiffahrt erhöht werden kann.

j) Wären die aktuellen Ölverschmutzungen durch mehr Überwachung zu verhindern gewesen?

Eines der mit der Intensivierung der Flugaktivitäten beabsichtigten Ziele lag in der „abschreckenden" Wirkung, d. h., das Risiko bei illegalen Einleitungen entdeckt zu werden, für potentielle Verursacher von Verschmutzungen möglichst nicht berechenbar zu machen. Dieser Erwartung wird durch die statistische Auswertung der Flugergebnisse bestätigt, die mit Zunahme der Flugaktivitäten eine deutliche Abnahme der pro Flugstunde im statistischen Mittel festgestellten Ölverschmutzungen ausweist. In diesem Sinne wird davon ausgegangen, daß die Anzahl illegaler Einleitungen mit zunehmender Überwachung wegen des Risikos entdeckt zu werden, geringer wird. Die Frage, ob die in dieser Anfrage behandelte aktuelle Verschmutzung durch mehr Überwachung zu verhindern gewesen wäre, bleibt offen.

2. a) Wann und wie sind durch die Bundesregierung Initiativen ergriffen worden, die Ölentsorgung von Schiffen in den Häfen zu fordern und zu unterstützen?

Die Bundesregierung hat aktiv an der mehrjährigen Vorbereitung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) mitgewirkt und die Küstenländer daran intensiv beteiligt. Das Übereinkommen schreibt vor, daß in den Häfen Auffanganlagen für die

Aufnahme der Schiffsbetriebsabfälle einzurichten und vorzuhalten sind. In der Schlußbemerkung der Begründung zum MARPOL-Vertragsgesetz vom 23. Dezember 1981 ist aufgeführt, daß den Ländern hierdurch Aufwendungen entstehen. Die Küstenländer haben in der Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung anerkannt, daß es sich bei der Verpflichtung zum Aufbau von Entsorgungsstrukturen in den Seehäfen um eine ländereigene finanzielle Verpflichtung handelt, die aus wettbewerbs- und umweltpolitischen Gründen nicht immer voll auf die Schiffahrt abgewälzt werden könne.

b) Wann ist das Pilotvorhaben kostenlose Ölentsorgung in den Häfen beendet gewesen?

Das auf drei Jahre befristete Pilotvorhaben ist zum 31. Mai 1991 offiziell beendet worden. Danach wurde die kostenlose Schiffsentsorgung zunächst von den Ländern fortgesetzt.

c) Welche Konsequenzen haben die Küstenländer aus diesem Pilotvorhaben gezogen?

Die Küstenländer haben das Demonstrationsvorhaben kostenloser Schiffsentsorgung nach MARPOL, Anlage I und II als erfolgreich bezeichnet. Es ist gelungen, Technologien für eine umweltgerechte Entsorgung zu erproben und die entsprechende Infrastruktur aufzubauen. Obwohl der Ausnahmecharakter der Finanzierung dieses Projektes allen Beteiligten bewußt war, verlangten die Länder vom Bund nach Beendigung des Projektes eine Dauerfinanzierung. Durch das Demonstrationsvorhaben wurde deutlich, daß eine Rückkehr auf die früher praktizierte Einzelabrechnung des Entsorgungsvorganges vermieden werden sollte.

Die Küstenländer haben hinsichtlich der Finanzierung der Schiffsentsorgung unterschiedliche Auffassungen:

- Schleswig-Holstein ist zu der vor dem Demonstrationsvorhaben geübten Praxis (Kosten 100 % von dem entsorgenden Schiff zu tragen) zurückgekehrt;
- Bremen hat die kostenlose Entsorgung ab 1. Januar 1996 eingestellt;
- Hamburg trägt die Entsorgungskosten nur noch bis zu einer Höhe von 1 600 DM pro Einzelfall;
- Mecklenburg-Vorpommern übernimmt 50 % der Entsorgungskosten;
- Niedersachsen bleibt z. Z. noch bei der kostenlosen Schiffsentsorgung.

d) Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, das Entsorgungsprogramm Ostsee analog auf die Nordsee zu übertragen?

Bevor die Helsinki-Kommission im März 1996 für die Ostsee vorrangig die Einführung des sog. „no special fee-systems" als eine Finanzierungsmöglichkeit der Schiffsentsorgung empfohlen hat, hatte bereits eine ähnliche Diskussion im Verlauf der Vorbereitung zur 4. Internationalen Nordseeschutzkonferenz (1995) stattgefunden. Als Ergebnis dieser Beratungen unterstützt die Bundesregierung die Auffassung der Küstenländer, zunächst im Rahmen der Ostsee ein harmonisiertes Finanzierungssystem zu erarbeiten. Unter der Federführung von Schleswig-Holstein arbeiten zur Zeit Bund und Küstenländer an konkreten Vorschlägen für eine grenzüberschreitende Vereinheitlichung in der Ostsee. Parallel zu diesen Arbeiten sollen die Vorbereitungen für die Einführung eines vergleichbaren Systems im Rahmen der Nordsee in Angriff genommen werden. Erste Gespräche mit den Niederlanden und Belgien haben bereits stattgefunden.

e) Ist die Bundesregierung bereit, international darauf hinzuwirken, daß ausreichende Hafenauffanganlagen vorgehalten bzw. eingerichtet werden und deren Akzeptanz erhöht wird?

Die Bundesregierung vertritt in den internationalen Gremien der IMO und auch im Helsinki-Übereinkommen die Auffassung, daß insbesondere in Sondergebieten ausreichende Auffanganlagen vorhanden sein müssen. Für die Ostsee ist dieser Status bereits seit langer Zeit erreicht. Im Rahmen der Nordsee gilt der Sondergebietsstatus bisher nur für die MARPOL-Anlage V, d.h. für den Schiffsmüll. Die Akzeptanz kann dadurch erhöht werden, daß die Auffanganlagen als eine besondere Dienstleistung angeboten werden, die die Schiffahrt nicht mit erhöhten Kosten und unnötigen Zeitverlusten belasten.

f) Was unternimmt die Bundesregierung auf anderen Ebenen, um die Entsorgung von Schiffen mit Altöl, Bilgenöl, Tankresten und sonstigen belastenden Restladungen in den Häfen sicherzustellen?

Die Bundesregierung unterstützt Intitiativen der EU-Kommission, für die Finanzierung der Hafenauffanganlagen eine europaweite Regelung herbeizuführen und ist an den Vorarbeiten für einen Kommissionsvorschlag beteiligt.

3. a) Entsprechen die Strafmöglichkeiten bei der Bestrafung von erwischten Ölsündern der Schwere der Vergehen, oder ist es notwendig, das Strafrecht zu verschärfen?

Die Sanktionsmöglichkeiten des geltenden Rechts ermöglichen im Einzelfall eine angemessene, der Schwere der Schuld jeweils entsprechende Bestrafung von Ölverschmutzungen. Eine Verschärfung des Strafrechts ist daher nicht erforderlich.

Das deutsche Umweltstrafrecht wurde insbesondere durch das Zweite Gesetz zur Bekämpfung der Umweltkriminalität (2. UKG)

vom 27. Juni 1994 erweitert und verschärft, um zu einer wirksameren Bekämpfung umweltschädlicher und umweltgefährdender Handlungen beizutragen.

Die Strafrahmen der § 324 (Gewässerverunreinigung) und § 326 (umweltgefährdende Abfallbeseitigung) StGB reichen bei vorsätzlicher Begehungsweise von einer Geldstrafe bis zur Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren. In besonders schweren Fällen (§ 330 StGB) kann ebenso wie in § 330a StGB Freiheitsstrafe bis zu zehn Jahren verhängt werden. Je nach Fallgestaltung können bei Fahrlässigkeit Geldstrafen oder Freiheitsstrafen bis zu drei bzw. fünf Jahren verhängt werden. Bei Straftaten, die von fremden Schiffen aus von Ausländern begangen werden, ist die Möglichkeit zur Verhängung von Freiheitsstrafen durch andere Staaten als den Flaggenstaat durch das Seerechtübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 eingeschränkt.

b) Hält die Bundesregierung die Haftungsfragen für ausreichend geregelt, und wie steht sie zur sog. Reederhaftung?

Die Haftung für Ölverschmutzungsschäden ist durch die beiden Internationalen Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969 und über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden von 1971 international geregelt. Dieses Haftungs- und Entschädigungsregime ist durch Protokolle von 1992, die für Deutschland am 30. Mai 1996 in Kraft getreten sind, gerade erst an die heutigen Umstände angepaßt worden. Dabei wurden auch die Haftungs- und Entschädigungssummen erheblich erhöht. Die Haftung des Schiffseigners wird von bisher maximal 14 Millionen Sonderziehungsrechte (SZR) des Internationalen Währungsfonds (= ca. 31 Mio. DM) auf bis zu 60 Millionen SZR (= ca. 132 Mio. DM), der vom Fonds zur Verfügung zu stellende Entschädigungsbetrag von bisher maximal 60 Millionen SZR (= ca. 132 Mio. DM) in zwei Stufen auf zunächst 135 Millionen SZR (= ca. 297 Mio. DM), später auf 200 Millionen SZR (= ca. 440 Mio. DM) erhöht. Ersetzt werden Personen-, Sach- und Vermögensschäden. Bei Umweltschäden ist der Ersatz auf die Kosten tatsächlich ergriffener angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt.

Auch materiell hat sich die Haftungssituation nunmehr insofern verbessert, als auch Schäden durch illegale Tankreinigung auf See den Abkommen unterliegen. Wenn das betreffende Schiff ermittelt werden kann, haftet der Schiffseigner; anderenfalls tritt der Entschädigungsfonds ein.

Die Bundesregierung hält dieses Haftungs- und Entschädigungsregime, das sowohl (vorrangig) den Schiffseigner als auch die Industrie an den Kosten für Ölverschmutzungsschäden beteiligt, für ausreichend. Es hat sich in den vergangenen Jahren als ein funktionierendes System erwiesen, das sich auch bei großen Tankerunfällen hervorragend bewährt hat.

4. a) Welche Informationen hat die Bundesregierung über die Ursachen und die Auswirkungen der jüngsten Verschmutzungen der Strände an der nord- und ostfriesischen Küste, und welche Konsequenzen sind daraus zu ziehen?

Das Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) hat die angespülten Ölklumpen durch umfangreiche Analysen als Rückstand eines Rohöls libyscher Herkunft identifiziert. In den Proben wurden die für Tankwaschungen typischen Bestandteile festgestellt. Nach Art und Menge des illegal eingeleiteten Öls kommt als Verursacher nur ein Öltankschiff in Frage. Die Driftberechnungen des BSH haben ergeben, daß das Öl zwischen dem 12. und dem 18. Juni 1996 im Seegebiet etwa 60 bis 100 sm westnordwestlich der Insel Sylt eingeleitet wurde.

Anfang Juli leitete die zuständige Staatsanwaltschaft Flensburg ein Ermittlungsverfahren gegen ein unter russischer Flagge fahrendes Öltankschiff ein, gegen das sich infolge der vorgenannten Untersuchungen Verdachtsmomente ergeben hatten. Das Schiff wurde am 27. Juli 1996 in Santa Panagia (Sizilien) durch italienische Behörden in Anwesenheit deutscher Polizeibeamter kontrolliert. Die Auswertung der sichergestellten Beweismittel und weitergehende Ermittlungen dauern noch an.

b) Welche Kosten sind dabei entstanden, und wer hat sie getragen?

Von den großflächigen Verschmutzungen waren seit dem 21. Juni 1996 insbesondere die Strände der nord- und ostfriesischen Inseln, der Wurster Küste sowie der Vogelschutzinseln Scharhörn und Nigehörn betroffen.

Gemäß der Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen sind unmittelbar nach dem Auftreten der Verschmutzungen alle erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und zur Reinigung der Strände eingeleitet worden. Die Arbeiten waren am 5. Juli 1996 im wesentlichen abgeschlossen.

Von den betroffenen Stränden wurden ca. 2 130 t Öl-Sand-Gemische und ca. 15 t Ölgranulat entfernt. Nach vorläufigem Stand ist mit Kosten in Höhe von 2,5 bis 5 Mio. DM zu rechnen. Diese Kosten sind gemäß der vorgenannten Vereinbarung zunächst vom Bund und den Küstenländern je zur Hälfte übernommen worden.

Sofern die Verschmutzung einem Verursacher nachgewiesen werden kann, wird dieser sowohl strafrechtlich zur Verantwortung gezogen als auch zur Schadensersatzleistung herangezogen.

Vorsorglich hat die Bundesregierung den Schaden am 17. Juli 1996 außerdem dem Internationalen Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden angezeigt. Dieser Fonds tritt unter bestimmten Voraussetzungen ein, wenn der Verursacher für den Schadenersatz nicht herangezogen werden kann (vgl. Antwort zu Frage 3 b).

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Frage der Einstufung der Nordsee als MARPOL-Sondergebiet?

Die Bundesregierung hält die im Konzept des MARPOL-Übereinkommens vorgesehenen Sondergebiete für besonders wichtig, da hier für größere Seegebiete Sondervorschriften hinsichtlich des Einleitens von Schiffsabfällen und auch Einleitverbote gelten. Bisher hat die Nordsee nur einen Sondergebietsstatus für die MARPOL-Anlage V (Schiffsmüll). Hierdurch ist das Einbringen von Schiffsmüll mit Ausnahme von Speiseresten verboten; der übrige Schiffsmüll muß in den Häfen entsorgt werden. Die Bundesregierung hat sich im Rahmen der internationalen Nordseeschutzkonferenzen nachdrücklich für einen weitergehenden Schutz der Nordsee eingesetzt und hier auch den Sondergebietsstatus hinsichtlich der Einleitung von Öl und Chemikalien gefordert.

Auf der 4. Internationalen Nordseeschutzkonferenz wurde hinsichtlich des Sondergebietsstatus für Öl ein Kompromiß erreicht, der die Nordseeanliegerstaaten zum einen zu einer gemeinsamen Initiative in der IMO verpflichtet, zum anderen auf britischen Wunsch hin die westliche Zufahrt vom Englischen Kanal einbeziehen soll. Da bisher von den betroffenen Staaten Großbritannien, Irland und Frankreich noch keine genauen Grenzlinien für dieses zusätzliche Gebiet vorliegen, konnte ein entsprechender Vorschlag, das MARPOL-Übereinkommen zu ändern, bisher von der IMO noch nicht beraten werden. Auf der nächsten Sitzung des IMO-Umweltausschusses (Frühjahr 1997) soll der Vorschlag für ein erweitertes MARPOL-Sondergebiet „Nordsee" für ölhaltige Abfälle beraten werden.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333